MA2013-2

船 舶 事 故 調 査 報 告 書

平成２５年２月２２日

運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

（東京事案）

1　モーターボート平成Ⅶ転覆

2　プレジャーボートＰＥＥＲＬＥＳＳ衝突（護岸）

3　貨物船MARUKA 漁船第１８海漁丸衝突

（地方事務所事案）

函館事務所

4　漁船第三十一昭栄丸衝突（防波堤）

5　漁船第三十八錦栄丸乗組員負傷

6　漁船第六新興丸乗組員負傷

7　漁船第六新興丸乗組員負傷

仙台事務所

8　漁船トド丸競漕用ボート（船名なし）衝突

9　貨物船新旭丸貨物船第三弘聖丸衝突

10　旅客船飛鳥Ⅱ引船よねしろ衝突

横浜事務所

11　自動車渡船北成１号乗揚

12　冷凍運搬船二拾四號大盛丸乗揚

13　漁船第五成怡丸漁船長生丸漁船第二長生丸衝突（漁具）

14　漁船忠栄丸転覆

15　水上オートバイ海聖丸乗組員負傷

16　コンテナ船QIU JIN 作業船第五大奉丸衝突

17　引船第八阿蘇丸乗組員負傷

18　モーターボート道楽丸転覆

19　水上オートバイゲレンデ同乗者負傷

神戸事務所

20　貨物船HANIL No.1 塩酸タンク船旭生丸衝突

21　遊漁船ゆきかぜ釣り客負傷

22　油タンカー第八ちとせ丸乗揚

23　水上オートバイＦＫ２５０Ｘ同乗者負傷

24　貨物船THETIS 液体化学薬品ばら積船律和丸衝突

25　掃海艇くろしま漁船住吉丸衝突

26　貨客船兼自動車渡船琉球エキスプレス漁船住吉丸漁船住吉丸衝突

27　水上オートバイＲＸＴ－Ｘ２６０Ｒ水上オートバイＲＸＴ同乗者負傷

28　プレジャーボートはやぶさ漁船東阿丸乗揚

29　貨物船住陽丸漁船第二勇進丸衝突

30　引船第一寺井丸沈没

広島事務所

31　液体化学薬品ばら積船東央丸漁船五輪丸衝突

32　漁船第二日光丸漁船第二大洋丸衝突

33　漁船大幸丸乗組員死亡

34　漁船第五裕丸乗組員負傷

35　漁船忠丸衝突（消波ブロック）

36　漁船松島丸転覆

37　貨物船日東丸乗揚

38　搭載艇いせ０１衝突（係船ブイ）

39　自動車運搬船日清プレジャーボートフジイ号衝突

40　遊漁船千秀丸プレジャーボートさくら衝突

41　貨物船輝翔丸乗揚

42　漁船１０６祐生丸火災

43　漁船第２龍王丸乗組員死亡

44　旅客フェリーフェリーくるしま衝突（岸壁）

45　押船あさひバージＹ－００７３漁船大成丸衝突

門司事務所

46　瀬渡船誠豊丸乗揚

47　貨物船長春丸乗揚

48　自動車運搬船GARNET LEADER乗揚

49　漁船第十一大祐丸乗揚

50　漁船菊吉丸火災

51　旅客船ヴィーナス２衝突（海洋生物）

52　貨物船SAFE SAILING漁船海栄丸衝突

長崎事務所

53　漁船天山転覆

54　漁船実昌丸転覆

55　油送船第十六大徳丸遊漁船第三けいせい丸衝突

56　押船第十八こがね丸クレーン台船山勝号乗組員死亡

57　漁船清龍丸乗組員死亡

本報告書の調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長　後藤昇弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

23　水上オートバイＦＫ２５０Ｘ同乗者負傷

船舶事故調査報告書

平成２５年１月２４日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

事故種類	同乗者負傷
発生日時	平成２３年８月７日（日）　１１時２０分ごろ
発生場所	滋賀県大津市北小松地先の琵琶湖 大津市所在の鵜川（うかわ）四等三角点から真方位１９０°５８０ｍ付近 （概位　北緯３５°１５．６′　東経１３５°５９．４′）
事故調査の経過	平成２４年７月１８日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	水上オートバイ　ＦＫ２５０Ｘ（エフケイ　エックス）、０．１トン
船舶番号、船舶所有者等	２５３－３１１７１滋賀、株式会社フロンティア
Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質	２．８５ｍ（Lr）×１．０６ｍ×０．４３ｍ、ＦＲＰ
機関、出力、進水等	ガソリン機関、１８０kW、平成２０年６月
乗組員等に関する情報	船長　男性　４７歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成１９年３月２０日 免許証交付日　平成１９年３月２０日 （平成２４年３月１９日まで有効） 同乗者　女性
死傷者等	重傷　１人（同乗者）
損傷	なし
事故の経過	本船は、船長が１人で乗り組み、後部座席に友人である同乗者を乗せ、両人共に救命胴衣を着用して平成２３年８月７日１１時１０分ごろ、大津市に所在するマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）前の砂浜を発進し、アイドリングを兼ねて約５㎞/hの速力（対地速力、以下同じ。）として沖に向けて南進した。 船長は、着用した救命胴衣のベルトを同乗者がつかんでいることを目視で確認し、約１００ｍ沖まで同じ速力で航行した後、友人の水上オートバイが沖に出て来るのを航行しながら待とうと思い、右に変針後、スロットルレバーを４分の１程度握って約３０㎞/hに増速を行い、この日が水上オートバイに初めて乗船した同乗者の様子を気にしながら、また、話し掛けながら南南西進した。 船長は、約１，０００ｍ直進した後、右に旋回を行い、増速を始め

	た場所付近を目指して北北東進し、その手前を更に右に旋回して南南西進し始めた後、スピードを上げようと思い、同乗者に「スピードを上げてもよいか」と尋ね、同乗者から「はい」との返事があったので、スロットルレバーを半分程度まで握り、次いで約４分の３程度まで握った。 船長は、約６０㎞/hの速力となった頃、同乗者の気配がしなくなったと感じて後ろを振り向いたところ、約２０ｍ後方に同乗者が浮いているのを認めた。 船長は、反転して同乗者に近づいたとき、同乗者が苦しそうな表情をして「おなかが痛い」と言ったので、急いで本船に引き上げたところ、下半身から出血しているのを認めた。 船長は、同乗者を後部デッキにしゃがませた状態として振動を与えないようにゆっくりとした速力で砂浜に向かった。 本件マリーナ前の砂浜で発進しようとしていた船長の友人（以下「友人Ａ」という。）は、沖を見たとき、本船から同乗者が落水したところであり、その後、本船の周りに友人が近づき、数台連なってゆっくりとした速力で砂浜に戻ってくるのを見てどうしたのかと思って本船に駆け寄り、同乗者が下腹部から出血しているのを認めて浮体（遊具）に乗せ換え、友人数人で浮体を本件マリーナまで運んだ。 友人Ａ及び本件マリーナ関係者は、応急処置を行うとともに、周囲の集まった人に１１９番通報を依頼した。 大津市消防本部は、１１時２７分に通報を受けて救急車を出動させ、１１時４３分に救急車が本件マリーナに到着して搬送を開始し、１２時２４分病院に到着した。 同乗者は、直腸穿孔と診断され、負傷箇所の縫合手術が行われて１０月５日退院した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風　なし、視界　良好 水象：湖上　平穏
その他の事項	船長は、平成８年ごろに四級小型船舶操縦士免許を取得して水上オートバイに乗るようになり、約５年前から本件マリーナに水上オートバイを預けて琵琶湖を航行しており、本事故発生場所付近の航行経験及び後部座席に人を乗せて航行した経験は、数え切れないほど多かった。 船長は、夏の時期には毎週日曜日に本件マリーナを訪れ、水上オートバイで遊走する一方、友人と共にバーベキューを行っており、本事故当日も友人４人、その家族等が集まっていた。 船長は、本件マリーナに０９時ごろ到着し、同乗者に対して乗船の方法、航行中の体の支え方（前の人につかまっておくこと）、落水した場合等における注意事項を動作を交えて説明してから発進した。また、船長は、発進する際には同乗者に声を掛け、変針や旋回する前に

	も声を掛けていた。 同乗者は、水上オートバイに乗るのは本事故当日が初めてであり、このことを船長も承知していたので、船長は、航行中、左側から後方を振り向くなどして常に同乗者に声を掛けていた。 船長は、トランクスタイプの海水パンツを履き、上半身は裸で救命胴衣を着用し、同乗者は、水着を着用して上半身には半袖で薄手のトレーナー及び救命胴衣を着用していた。 船長は、ふだんから沖で友人が集まってくるのを待ち、連なって航行することにしており、本事故当日も本件マリーナから約４．５㎞南方の近江舞子まで航行する予定であったが、往復の所要時間が１０分程度であったので、携帯電話を携行していなかった。 本船は、ウォータージェット推進装置を装備した最大搭載人員３人の水上オートバイであり、船底から吸い込んだ水をジェットポンプにより船尾の噴出口から噴出させることで推進力を得るものであった。 本船の取扱説明書には、死亡又は重大な傷害に至る危険があることを注意する「警告」が、次のとおり記載されている。 *・乗船者は、身体を保護できる衣服を着用してください。* *・落水時の衝撃による水圧やジェットノズルの近くで強い水圧を受けた場合、体腔内に水が入り負傷するおそれがあります。通常の水着では身体を十分に保護できません。身体を保護できるウェットスーツパンツ等を必ず着用してください。* *・ウォータークラフトの背後に人がいるときはスロットルを開けないでください。エンジンを停止させるか、アイドルスピードにしてください。スロットルを開けると、ジェットノズルから排出される水や異物でけがをするおそれがあります。* 船長は、本船の取扱説明書を読んだことはなかったが、ジェットノズル付近が危険であることは常識だと思っていた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	 不明 なし なし 本船は、大津市に所在する本件マリーナ南方沖において、船長が同乗者の了解を得た後に約３０㎞/hの速力からスロットルハンドルを握って加速して航行中、同乗者が、後部座席から後方に落水した際、噴出口付近で噴流を下半身に受けたことから、下半身開口部から体腔内に水が入り、直腸穿孔を負ったものと考えられる。 船長は、同乗者から加速することの了解を得て二段階の加速操作を行い、二段階目の加速操作を行った直後、同乗者の気配を感じなかったことから、後方を振り返り、同乗者が落水していることに気付いたものと考えられる。

	同乗者は、後部座席から落水したときの記憶がないことから、落水に至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、本船が、大津市に所在する本件マリーナ南方沖において、船長が同乗者の了解を得た後に約３０㎞/hの速力からスロットルハンドルを握って加速して航行中、同乗者が、後部座席から後方に落水した際、噴出口付近で噴流を下半身に受けたため、下半身開口部から体腔内に水が入ったことにより発生したものと考えられる。